

Nota van Beantwoording zienswijzen ontwerpwijzigingsplan “Hof Noordeinde Roelofarendsveen”

Van donderdag 28 december 2023 tot en met woensdag 7 februari 2024 heeft het ontwerpwijzigingsplan “Hof Noordeinde Roelofarendsveen” voor een periode van 6 weken voor een ieder ter inzage in het gemeentehuis, Westeinde 1 te Roelofarendsveen en op de website www.ruimtelijkeplannen.nl was het plan in te zien.

In de navolgende nota van beantwoording wordt de ingediende zienswijzen samengevat en van een beantwoording voorzien.

Het ontwerpwijzigingsplan is ook gedeeld met o.a. het Hoogheemraadschap van Rijnland, de Veiligheidsregio Hollands Midden (VRHM) en de provincie Zuid-Holland. Geen van deze vooroverlegpartners hebben aanleiding gezien een zienswijze in te dienen. Er zijn in totaal door 153 belanghebbenden een zienswijze ingediend, waarbij er 148 qua inhoud eenzelfde waren.

De ingekomen zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan hebben niet geleid tot aanpassingen van het plan (toelichting, voorschriften en verbeelding).

Indiener 1		
1.1	Reclamant stelt het gebied aan het Noordeinde momenteel kampt met een verkeersdruk die ver boven de toelaatbare norm ligt. Deze verkeersdruk leidt tot problemen op het gebied van verkeersveiligheid (o.a. vertraagd verkeer, verkeersopstoppen en gevaarlijke situaties voor auto- en weggebruikers). De geactualiseerde rapportage van het verkeerscirculatieplan VSP (Goudappel Coffeng december 2019) onderschrijft dit. De toekomstige verkeersstromen (wat dus nu de huidige zijn) die voorliggende ontwikkeling met zich meebrengen kunnen niet op een verkeersveilige wijze afgewikkeld worden op het Noordeinde. Daarbij refereert reclamant aan de verdubbeling van De Kiem / Kaskade qua verkeersintensiteit en de woningbouwontwikkelingen die tussen	Dat de verkeersintensiteit op het Noordeinde toeneemt door de realisatie van diverse ruimtelijke initiatieven onderschrijven wij. Dit blijkt o.a. ook uit de geactualiseerde rapportage van het verkeerscirculatieplan VSP (Goudappel Coffeng december 2019). Dit rapport is dan ook een update van het VSP, met name gelet op de vele ontwikkelingen aan het Noord- en Zuideinde Roelofarendsveen. Het rapport gaat al uit van toekomstige plannen met verkeersbewegingen die nog niet gerealiseerd zijn. Per aanvraag waar in het rapport van Goudappel Coffeng nog geen rekening mee is gehouden, zal onderzocht en inzichtelijk gemaakt moeten worden wat de impact van de nieuwe situatie zal zijn op het Noordeinde als het gaat om het aantal verkeersbewegingen en de verkeersintensiteit. E.e.a. is dus maatwerk waarbij in het kader van iedere aanvraag de consequenties in relatie tot de actuele verkeersintensiteit in kaart

	2021 en 2023 hebben plaatsgevonden. Er is sprake van een problematische verkeerssituatie waarbij de huidige – verouderde – infrastructuur als gevolg van voorliggend plan nog verder zal verslechteren qua verkeersveiligheid. Reclamant pleit dan ook voor adequate maatregelen omtrent deze problematiek alvorens voorliggende ontwikkeling gerealiseerd wordt.	moeten worden gebracht. In voorliggend plan wordt in de toelichting van voorliggend wijzigingsplan (paragraaf 4.2) wordt aan deze motiveringsplicht voldaan. Overigens wordt in de rapportage van het verkeerscirculatieplan VSP (Goudappel Coffeng december 2019) ook nadrukkelijk gesteld dat een stijging van de intensiteiten als gevolg van toekomstige ontwikkelingen effect <i>kunnen</i> hebben op de verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming. Om ervoor te zorgen dat er geen verkeersonveilige situaties ontstaan dient er dan ook sprake te zijn van een acceptabele verhouding tussen verkeersintensiteit en capaciteit. Het geactualiseerde rapport VSP erkent dat bij een mogelijke / toekomstige uitbreiding van Kaskade de berekeningen uitwijzen dat er een overbelasting van het wegvlak ontstaat. Deze prognoses en onderliggende berekeningen gaan over een <i>toekomstige</i> situatie / eindbeeld waarin verkeersveilige situaties kunnen ontstaan als o.a. de uitbreiding van Kaskade een feit is. Dat betekent niet dat – zoals reclamant stelt - dat de toekomstige verkeersstromen niet op een verkeersveilige manier kunnen worden afgewikkeld en dat daarmee voorliggend plan geen doorgang kan vinden. Immers, in het toelichting van het ontwerp wijzigingsplan is aantoonbaar gemaakt is dat deze ontwikkeling geen onevenredigheid in de balans tussen verkeersintensiteit en capaciteit veroorzaakt en met deze motivering voldaan wordt aan de vereisten van een goede ruimtelijke ordening. Overigens is – met of zonder voorliggend wijzigingsplan – de roep vanuit de bewoners van het Noordeinde om verkeersmaatregelen ons bekend en onderschrijven dan ook dat het op bepaalde momenten druk is op het Noordeinde. Op die reden doet de gemeente - zoals reclamant wellicht bekend – dan ook een onderzoek naar passende en realistische verkeersmaatregelen om het Noordeinde te ontlasten en de veiligheid (voor fietsers) te kunnen vergroten. Dit onderzoek gaat
--	--	--

		zoals bekend gepaard met een participatietraject in de omgeving om de verschillende oplossingsrichtingen toe te lichten en waar mogelijk aanvullende oplossingen op te halen. Onderhavige zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan
1.2	Reclamant stelt dat de impact van voorliggende ontwikkeling op de verkeerssituatie aan het Noordeinde aanzienlijk groter zal zijn dan in het ontwerpwijzigingsplan aan de hand van de berekeningen aangegeven wordt. Zo gaan de berekeningen voor verkeersgeneratie per etmaal in het ontwerpwijzigingsplan uit verouderde informatie (bron rapport Goudappel Coffeng december 2019). Mede daardoor ondermijnen die berekeningen dan ook de daadwerkelijke verkeerssituatie aan het Noordeinde. Zo wordt er in het ontwerpwijzigingsplan gesproken van 'een verlaging van het aantal verkeersbewegingen (ca. 232 – 302 verkeersbewegingen) per etmaal'. In de praktijk blijft echter dat de voorspelde afname van het aantal verkeersbewegingen per etmaal niet gehaald wordt en er zelfs sprake is van een toename van het aantal verkeersbewegingen per etmaal. De verkeersveiligheid ter plaatse krijgt dan ook onvoldoende prioriteit.	De berekeningen voor de verkeersgeneratie per etmaal veroorzaken geenszins een vertekend beeld van zowel de huidige verkeerssituatie als de toekomstige – in de prognoses geschetste – situatie. Dat de rapportage uit 2019 stamt doet niets af aan de accuraatheid van de berekeningen, prognoses en conclusies. Immers, in de rapportage wordt gesteld dat op basis van de in beeld gebrachte verkeerssituatie <i>op dat moment (d.m.v. verkeerstellingen)</i>, er aan de hand wettelijke normeringen bepaalde berekeningen een goede indicatie ontstaat van de verkeersdruk op dat moment. Die actualisatieslag voor dat moment is vervolgens de basis geweest om – wederom op basis van geobjectiveerde normen – in datzelfde rapport een <i>prognose</i> te maken en conclusies te formuleren voor wat betreft toekomstige ontwikkelingen in het gebied Noordeinde. En daarmee een indicatie kan geven wat toekomstige / te realiseren woningbouwplannen voor gevolgen kunnen hebben op de verkeerscapaciteit en intensiteit. Voor wat betreft de door reclamant geschetste berekeningsmethodiek merken wij het volgende op. De toekomstige situatie, inclusief 20 (sociale) huurwoningen wordt gelegd naast de situatie die het bestemmingsplan planologisch / juridisch mogelijk maakt, te weten detailhandel. Voor het berekenen van verkeersbewegingen dient uitgegaan te worden van wat er volgens het bestemmingsplan planologisch juridisch mag. In de toelichting van voorliggend wijzigingsplan is om die reden (de planlocatie staat detailhandel toe) de norm gekozen, horende bij een kringloopwinkel (17,7 – 23 verkeersbewegingen per etmaal per 100 m2 BVO). Voor een wijkcentrum (klein) liggen de normen op

		52,1 – 79,2 verkeersbewegingen per etmaal per 100 m2 BVO. De theoretische afname van verkeersbewegingen van de functie wonen ten opzichte van zo'n wijkcentrum zou in dat geval nog flink hoger zijn. Momenteel staan de panden op de planlocatie waar detailhandel toegestaan is leeg; als de woningen niet zouden worden gerealiseerd, zak er hoogstwaarschijnlijk op dezelfde locatie weer detailhandel terugkeren met bijbehorende verkeersbewegingen en normeren, hetgeen onverkort zal leiden tot een veel hogere verkeersgeneratie. Onderhavige zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan
1.3	Er wordt volgens reclamant niet voldaan aan alle verplichtende voorwaarden van artikel 5.4 van het vigerende bestemmingsplan 'Braasemerland 2019' om van deze wijzigingsbevoegdheid gebruik te maken. Reclamant refereert daarbij aan het feit dat er geen onevenredige toename van het aantal verkeersbewegingen mag ontstaan als gevolg van de toepassing van de wijzigingsbevoegdheid. Dit komt niet overeen met de huidige verkeersproblematiek aan het Noordeinde waar de toelaatbare verkeersnormen reeds overschreden worden. Reclamant vindt dat op dit moment het college primair de verantwoordelijkheid heeft verkeersdruk en verkeersveiligheid aan het Noordeinde aan te pakken en daarmee de impact van woningbouwontwikkelingen aansluitend op het Noordeinde te verminderen. Dit is echter alleen mogelijk als er recente en betrouwbare verkeersgegevens gebruikt worden om de toekomstige verkeerssituatie realistisch in beeld te krijgen. Reclamant pleit dan ook voor het laten uitvoeren van een grondige verkeersanalyse om de impact van de ontwikkeling op de verkeersdruk	Zoals in de beantwoording van 1.1 en 1.2 is aangegeven leidt de realisatie van voorliggend plan niet tot een onevenredige toename van het aantal verkeersbewegingen. Om de van toepassing zijnde wijzigingsbevoegdheid (artikel 5.4 van het bestemmingsplan 'Braassemerland 2019') te kunnen gebruiken dient het ontwerp wijzigingsplan te voldoen aan alle limitatief genoemde verplichtende voorwaarden die in artikel 5.4 van de wijzigingsbevoegdheid zijn vermeld. Het ontwerp wijzigingsplan voldoet dan ook aan al deze verplichtende voorwaarden / vereisten. Voor wat betreft de opmerking voorliggend plan aan te houden om in eerste aanleg de verkeersdruk en verkeersveiligheid op het Noordeinde aan te pakken wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van 1.1 en 1.2

	realistisch in kaart te brengen. Tegelijkertijd dient de gemeente de huidige verkeersproblemen aan het Noordeinde aan te pakken door verkeerbeperkende / snelheidsbeperkende maatregelen in te stellen en de infrastructuur te verbeteren door b.v. wegverbreding, creëren van eenrichtingsverkeer, de aanleg van fietspaden, de aanleg van zgn. 'auto-te-gast-zones' en het aanleggen van voetgangersvoorzieningen.	Onderhavige zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan
1.4	Reclamant stelt dat voorliggend ontwerpwijzigingsplan niet ingaat op de bestaande parkeerproblematiek. Er wordt namelijk voorbij gegaan aan het feit dat op het terrein van de geplande nieuwbouw structureel auto's staan geparkeerd van bewoners en bezoekers van, in ieder geval maar niet uitsluitend, het Noordeinde. Reclamant vermoedt dat na realisatie van voorliggende ontwikkeling deze auto's vervolgens weer aan het Noordeinde worden geparkeerd; terwijl daar juist wordt gezocht naar parkeerruimte.	Om te voldoen aan een goede ruimtelijke ordening dient het onderdeel parkeren ook voldoende gemotiveerd en geborgd te zijn in een wijzigingsplan. Om te kunnen beoordelen of ingeval van een concrete ontwikkeling voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd wordt, hanteren wij de 'Nota Parkeernormen 2018'. Deze nota schrijft dus voor op welke wijze de parkeernormen in een concreet geval gehanteerd moeten worden. In voorliggend geval is na verkeerskundige toetsing en beoordeling gebleken dat het plan volledig voldoet aan vereisten, kaders en randvoorwaarden zoals gesteld in de genoemde gemeentelijke parkeernota. Zowel ten aanzien van het aantal parkeerplaatsen als de situering. Onderhavige zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan
1.5	Het ontwerpwijzigingsplan houdt geen rekening met fietsers. Door het ontbreken van adequate voorzieningen voor fietsers komt de veiligheid van de fietsers in het geding. In het ontwerpwijzigingsplan zijn de parkeerplaatsen zo gesitueerd dat bewoners hun voertuigen voor- of achteruit moeten manoeuvreren op hetzelfde weggedeelte dat tevens voor de fietsers gebruikt wordt. Dit leidt tot verkeersonveilige situaties.	Er loopt een onderzoek naar passende en realistische verkeersmaatregelen om het Noordeinde te ontlasten en de veiligheid (voor fietsers) te kunnen vergroten. Dit onderzoek gaat zoals bekend gepaard met een participatietraject in de omgeving om de verschillende oplossingsrichtingen toe te lichten en waar mogelijk aanvullende oplossingen op te halen. Voor het overige wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van 1.4 Onderhavige zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan
1.6	Reclamant zegt het een ongelukkige keuze te vinden de ontsluiting van	Korthedshalve wordt verwezen naar de beantwoording van 1.1 en dan met name

	voorliggende ontwikkeling schuin tegenover de uitrit van het fietspad van woongebied 'De Poelen' te situeren. Dit kan namelijk leiden tot verkeersonveilige situaties en vereist grondig onderzoek en aanpassingen om de verkeersveiligheid te kunnen waarborgen. Bovendien wordt er een extra kruising gerealiseerd wanneer de ontsluiting van de ontwikkeling als volwaardige zijstraat op het Noordeinde wordt aangesloten.	naar de opmerking over het lopende onderzoek waarin nadrukkelijk de verkeersveiligheid ook voor fietsen wordt meegenomen. Dit onderzoek naar de haalbaarheid en mogelijkheid om door bepaalde verkeersmaatregelen de verkeersveiligheid te optimaliseren staat in die zin los van de discussie of de ontsluiting van voorliggende ontwikkeling wel volstaat. Ook een ontsluitingsweg dient aan wettelijk vastgelegde vereisten te voldoen (o.a. wegbreedte, draaicirkels, voldoende overzicht etc.). De ontsluiting van voorliggende ontwikkeling voldoet in die zin aan alle door de wet gestelde (veiligheids)vereisten. Onderhavige zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan
Indiener 2.		
2.1	Reclamant vindt de aanhoudende verkeersdruk en afnemende verkeersveiligheid op een belangrijke verkeersroute als het Noordeinde te Roelofarendsveen een zorgelijke ontwikkeling. Reclamant acht het teleurstellend dat de resultaten van de verkeerstelling en – onderzoek nog op zich laten wachten (langer dan verwacht). Dat dergelijke onderzoeken een bepaalde complexiteit bevatten begrijpt reclamant op zich, echter staat dit niet in verhouding tot de toenemende verkeersonveilige situatie aan het Noordeinde . Reclamant wijst op het urgente karakter van deze situatie, vooral gelet op de groei van de basisschool De Kiem die te maken heeft met een toename van het aantal leerlingen van gemiddeld 10 kinderen per maand. Ter illustratie, 10 leerlingen zijn 13,5 motorvoertuig/verkeersbewegingen per dag (bron: Actualisering VSP Roelofarendsveen Goudappel Coffeng december 2019). Deze toenemende verkeersonveilige situatie wordt ook	Kortheidshalve wordt verwezen naar de beantwoording van 1.1, 1.2 & 1.3

	door het bestuur van basisschool De Kiem herkent. Reclamant maakt zich dan ook zorgen over het feit dat in de huidige verkeerssituatie aan het Noordeinde de huidige infrastructuur ontoereikend is de huidige verkeersintensiteit op te vangen. Dat betekent dat de huidige verkeerssituatie op het Noordeinde al ver boven de veilige capaciteit ligt. Toename van woningbouwprojecten zonder adequate aandacht voor de verkeersimpact maakt deze situatie aan het Noordeinde nog zorgwekkender. Per ommegaande dient de gemeente dan ook tijdelijke verkeersmaatregelen te nemen, zoals het instellen van een 30 km/pu zone, de inzet van verkeersregelaar en een tijdelijke bouwstop rond de lintbebouwing.	Onderhavige zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan
2.2	Reclamant vindt dat de gemeente de planologische procedures - en bijbehorende besluitvorming – wat betreft nieuwe bouwprojecten dient te heroverwegen. Immers, de gemeente heeft ogenschijnlijk geen overzicht meer over dergelijke ontwikkelingen / bouwprojecten, waarbij vervolgens ook de impact van bouwprojecten op de verkeerscapaciteit en intensiteit niet wordt meegenomen. Om dit te ondervangen dient er een verkeersplan opgesteld te worden waarbij aannemers verplicht zijn harde afspraken te maken over bouwverkeer, waaronder, maar niet beperkt tot, het vermijden van schooltijden.	Er is wel degelijk inzicht en overzicht van (toekomstige) woningbouwprojecten. Te denken valt aan de woningbouwlijst die de gemeente in het kader van de Regionale Woonagenda heeft opgesteld en op basis van regionale afspraken regelmatig dient te actualiseren. Voorliggend plan staat dan ook genoemde regionale woningbouwlijst . Wat betreft de noodzaak voor een verkeersplan als toetsingskader merken wij op dat van een verkeersplan al sprake is, te weten het verkeerscirculatieplan dat vanaf het begin (2008) deel uitmaakt van het project Braassemerland en daarmee ook als onderlegger deel uitmaakt van het bestemmingsplan 'Braassemerland 2019'. E.e.a. met inbegrip van de reeds uitgevoerde actualisaties van het verkeersplan in zowel 2013 en 2019 door Goudappel Coffeng. Onderhavige zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan
2.3	De toegepaste berekeningsmethode in voorliggend wijzigingsplan om de impact van de ontwikkeling op de	Kortheidshalve wordt verwezen naar de beantwoording van 1.1, 1.2 & 1.3

	verkeersintensiteit en capaciteit te motiveren, ondermijnt de daadwerkelijke situatie; er is namelijk sinds 2017 geen detailhandel meer op het perceel, waardoor de toegepaste rekenmethode een vertekend beeld van de werkelijk geeft. In de praktijk blijkt namelijk dat er juist 129-145 verkeersbewegingen per etmaal bijkomen (bron: Kerncijfers CROW, publicatie 381). Dit is een aanzienlijk verschil en onderschrijft de stelling dat de impact van woningbouw op de verkeerssituatie aan het Noordeinde aanzienlijk groter is dan in voorliggend ontwerpwijzigingsplan wordt voorgesteld.	Onderhavige zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan
2.4	De mogelijkheid tot wijzigen van grootschalige bouwprojecten binnen de geldende normen en berekeningen van het bestemmingsplan 'Braassemerland 2019' zonder noodzaak deze plannen voor te leggen aan de gemeenteraad, vindt reclamant zorgelijk. Immers, indien als dergelijke ingrijpende plannen worden goedgekeurd zal dat aanzienlijke gevolgen hebben voor de verkeersintensiteit en verkeersveiligheid op zowel het Noordeinde als het Zuideinde in Roelofarendsveen. Deze zorg wordt versterkt door het feit dat de gemeente momenteel al worstelt met vergelijkbare problemen met betrekking tot verkeersveiligheid -en intensiteit in de dorpskern Roelofarendsveen. Het is dan ook van groot belang dat de gemeente deze kwesties / problematiek serieus neemt en zorgt dat nieuwe woningbouwprojecten zorgvuldig worden overwogen in het licht van deze bestaande uitdagingen.	Voorliggend plan betreft een wijzigingsplan; in het bestemmingsplan Braassemerland 2029 heeft de gemeenteraad bij vaststelling van het bestemmingsplan 'Braassemerland 2019' ten aanzien van deze locatie een wijzigingsbevoegdheid opgenomen artikel 5.4 van het vigerende bestemmingsplan "Braassemerland 2019") om op het perceel Noordeinde achter 96 te Roelofarendsveen - kadastraal bekend 'Kaag en Braassem sectie nummers K 3641 en K3642' - de bestaande bebouwing te slopen, het perceel bouwrijp te maken en ter plaatse twintig (20) woningen voor het middensegment te realiseren. Met andere woorden, het wijzigingsplan wordt niet aan de gemeenteraad voorgelegd omdat de door de gemeenteraad vastgestelde wijzigingsplan stelt dat het college van burgemeester en wethouders het bevoegd gezag is het ontwerpwijzigingsplan na ter inzage legging, vast te stellen. Voor wat betreft de opmerkingen van reclamant over de verkeerssituatie wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van 1.1, 1.2 en 1.3

		Onderhavige zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan
2.5	Reclamant roept de gemeenteraad op de problematiek met betrekking tot verkeersveiligheid -en intensiteit in de dorpskern Roelofarendsveen grondig te onderzoeken en daarmee te waarborgen dat plannen zoals in voorliggend geval in lijn zijn met de belangen en zorgen van de directe omwonenden. Het is dan ook van cruciaal belang dat er transparantie en participatie van de gemeenschap plaatsvindt bij ontwikkelingen met ingrijpende gevolgen op de leefbaarheid (zoals in voorliggend geval).	De roep verkeersmaatregelen is ons bekend en onderschrijven dan ook dat het op bepaalde momenten druk is op het Noordeinde. Op die reden doet de gemeente - zoals reclamant wellicht bekend – dan ook een onderzoek naar passende en realistische verkeersmaatregelen om het Noordeinde te ontlasten en de veiligheid (voor fietsers) te kunnen vergroten. Dit onderzoek gaat zoals bekend gepaard met een participatietraject in de omgeving om de verschillende oplossingsrichtingen toe te lichten en waar mogelijk aanvullende oplossingen op te halen. Onderhavige zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan
2.6	Reclamant wil benadrukken dat verkeersveiligheid niet alleen afhankelijk is van schooltijden. Zelfs wanneer het rustig lijkt op het Noord - en Zuideinde wordt er regelmatig te hard gereden. Dit vormt een ernstige bedreiging voor de overige verkeersdeelnemers.	Kortheidshalve wordt verwezen naar de beantwoording van 2.5 Onderhavige zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan
Indiener 3		
3.1	Reclamant verzoekt de gemeente om in het kader van voorliggende ontwikkeling geen ligplaatsvergunningen te verlenen aan de zijde van de Noordakker. Zo kunnen tegemoetkomende boten elkaar niet gelijktijdig passeren. De sloot aan de Noordakker is daar niet breed genoeg voor. Als oplossing doet reclamant de suggestie om – net als bij de woningen aan de Noordakker – inhammen / insteken bij de woningen te maken zodat andere boten wel probleemloos kunnen passeren.	Het verzoek van reclamant aan gemeente geen ligplaatsvergunning af te geven is een bevoegdheid die bij het Hoogheemraadschap van Rijnland ligt. Op basis van de Keur van het Hoogheemraadschap van Rijnland zal deze instantie kunnen en moeten beoordelen of een dergelijke vergunningsaanvraag voldoet aan de Keur dan wel onder welke voorwaarden voldaan moet worden. Onderhavige zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

Indiener 4		
4.1	Reclamant merkt op dat een ontwikkeling als in voorliggend geval voorzien moet zijn van een goede motivering en belangenafweging en dat onder meer ter plaatse een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd wordt. Reclamant merkt op dat de planlocatie van oudsher een (glas)tuinbouwlocatie die later is omgezet naar detailhandel. Vanwege de (stedenbouwkundige) kwaliteit en uitstraling van de (oude) panden en de nieuwbouw, alsmede concentratie van detailhandel elders is er vervolgens op de planlocatie leegstand ontstaan. Derhalve leent volgens reclamant de situatie en locatie zich er dan ook voor qua functie invulling om te zetten naar een nieuwe functie die past bij de omgeving en geen afbreuk doet aan het karakter van de buurt. De plannen die thans (voor besluitvorming) voorliggen voldoen daar echter niet aan, zo stelt reclamant.	Een ontwikkeling dient qua haalbaarheid aantoonbaar gemaakt te worden, waarbij de stedenbouwkundige kwaliteit van het plan door initiatiefnemer aantoonbaar voldoende gewaarborgd is. In dit geval in een wijzigingsplan. Ook dient een voornemen nadrukkelijk aan te sluiten bij de bestaande identiteit en structuur van een dorpskern en/of landschap. Het plan dient zowel opzichzelfstaand als in relatie tot de omgeving stedenbouwkundig inpasbaar gemaakt worden, waardoor er voorzien wordt in een ruimtelijke kwaliteitsverbetering. Welnu, met voorliggend plan wordt in stedenbouwkundige zin nadrukkelijk en voldoende aangesloten bij de massa en korrel van de omgeving en omliggende bebouwing zonder dat er afbreuk van de ruimtelijke kwaliteit ontstaat. Naast dit vereiste van stedenbouwkundige inpasbaarheid is in voorliggende ruimtelijke onderbouwing voldoende invulling gegeven aan aspecten als parkeren, ontsluiting, zichtlijnen, concretisering van massa en positionering. Voor wat betreft alle milieutechnische vereisten is de ruimtelijke onderbouwing beoordeeld door de Omgevingsdienst West-Holland en blijkt uit het advies van de Omgevingsdienst dat aan alle milieureisten voldaan is. Voorliggend wijzigingsplan voldoet aan al het bovenstaande. Er is dan ook geen reden aan te nemen dat er door de komst van de ontwikkeling geen sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat, noch dat voorliggend plan onvoldoende gemotiveerd en onderbouwd is. Onderhavige zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
4.2	Reclamant vreest vanwege het aantal te realiseren woningen en bijbehorende ontsluiting van deze woningen richting het Noordeinde overlast in de vorm van geluid, uitzicht, vuil, verkeer, etc. Dit gaat volgens reclamant onverkort gepaard gaan met de komst van een dergelijk aantal woningen.	De milieuaspecten als gevolg van de komst van voorliggende ontwikkeling zijn beoordeeld door de Omgevingdienst West Holland. Uit het door de Omgevingsdienst uitgebrachte advies kan opgemaakt worden dat een dergelijke door reclamant geschetste overlast niet door deze ontwikkeling zal ontstaan.

		Onderhavige zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
4.3	Als gevolg van voorliggende ontwikkeling is de verkeersveiligheid in het geding en gaat volgens reclamant (de inrichting van) de beoogde ontsluiting (richting het Noordeinde) ten koste van het parkeren ten behoeve van de appartementen en bedrijven die in het vastgoed van reclamant zijn gevestigd.	Voor wat betreft de opmerking van reclamant over verkeersveiligheid wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van 1.1, 1.2 en 1.3. Overigens zal voorliggend plan geenszins schadelijke / nadelige gevolgen hebben voor de parkeermogelijkheden van de appartementen en bedrijven van reclamant. Immers, genoemde appartementen en bedrijven worden ontsloten via de kavel van de initiatiefnemer van voorliggend wijzigingsplan en hiervoor is een erfdienstbaarheid gevestigd 'om te komen van en te gaan naar het Noordeinde, met alle soorten verkeer waaronder vrachtwagen, zulks uit te oefenen op de voor de eigenaar van het dienend erf minst bezwarende wijze'. Het gebruik van de weg van reclamant met name als het gaat om het in- en uitparkeren is niet in overeenstemming met de gevestigde erfdienstbaarheid, echter wordt door de initiatiefnemer van voorliggend wijzigingsplan gedoogd. Onderhavige zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
4.4	Reclamant stelt dat aan de wijzigingsregels zoals opgenomen onder artikel 5.4 van het vigerend bestemmingsplan 'Braassemerland' niet wordt voldaan. Immers, het aantal te realiseren woningen is stedenbouwkundig niet inpasbaar en een dergelijk aantal woningen past niet bij de omgeving en het karakter van de buurt. Reclamant refereert daarbij aan de situatie ten noordoosten van het plangebied waar 3 vrijstaande woningen (op kavels van ruim 500 m2) zijn gelegen. De ontsluiting van deze percelen (met een totale oppervlakte van 1.581 m2) vindt plaats via het perceel 3642 van initiatiefnemer van voorliggend plan. Daarvoor is een zakelijk recht in de vorm van een erfdienstbaarheid gevestigd. Het noordelijk perceelgedeelte van het plangebied	Om de van toepassing zijnde wijzigingsbevoegdheid (artikel 5.4 van het bestemmingsplan 'Braassemerland 2019') te kunnen gebruiken dient het ontwerp wijzigingsplan te voldoen aan alle limitatief genoemde verplichtende voorwaarden die in artikel 5.4 van de wijzigingsbevoegdheid zijn vermeld. Het ontwerp wijzigingsplan voldoet dan ook aan al deze verplichtende voorwaarden / vereisten. Voor wat betreft de opmerking van reclamant over erfdienstbaarheden wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van 4.3 Voor wat betreft de opmerking van reclamant over de stedenbouwkundig inpasbaarheid wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van 4.1

	(daar waar de woningen komen) heeft een oppervlakte van (afgerond) 600 m², terwijl het zuidelijke perceelgedeelte van het plangebied een oppervlakte heeft van (afgerond) 1.900 m², totaal dus 2.500 m². Stedenbouwkundig is het onverantwoord om daar 20 (huur)woningen op te proppen, zo stelt reclamant. De enigste drijfveer (voor de initiatiefnemer) om dat wel te doen is financieel gewin. Dit vormt echter geen onderdeel van de wijzigingsregels. Voor een (inpasbaar) stedenbouwkundig plan dat past bij de omgeving en het karakter van de buurt moet volgens reclamant eerder worden gedacht aan 6 tot max 8 woningen (in de vorm van tweekappers en/of vrijstaande woningen) op kavels van 300-400 m². In de Nota Inbreidingslocaties (uit 2021) wordt voor het lint Noordeinde ook dit woningtype als randvoorwaarde gesteld. Dan is er ook (meer) ruimte voor groen in de vorm van tuinen en bomen, zodat er werkelijk recht wordt gedaan aan de naam van een 'hofje'. De toegang naar dat 'hofje' kan dan in dezelfde stijl (van een 'hofje') en conform de overige randvoorwaarden uit de Nota Inbreidingslocaties worden ingericht.	Wat betreft de kritiek van reclamant ten aanzien van het gekozen woningbouwprogramma merken wij het volgende op; voorliggend plan behelst de realisatie van 20 grondgebonden woningen, waarbij wordt voorzien in 30% sociale huurwoningen (6 woningen), 50% middeldure huur (10 woningen) en 25% vrije sectorhuur (4 woningen) en voldoet daarmee aan het gemeentelijke vereiste ten aanzien van sociale woningbouw. Zo wordt er enerzijds een bijdrage geleverd aan het realiseren van woningen conform de behoefte en anderzijds aan de wens de doorstroming op de woningmarkt te bevorderen. Qua doelgroepen geldt dat bewoners uit alle doelgroepen welkom zijn, maar dat ze gezien de uitvoering en het segment met name geënt zijn op jongeren, starters en zij die gezien de inkomens en huidige woningmarkt spreekwoordelijk tussen wal en schip raken. Daar sluit voorliggend plan naadloos op aan. Overigens sluiten zowel de gemeentelijke Omgevingsvisie als de Nota inbreidingslocaties initiatieven als voorliggend wijzigingsplan op voorhand niet uit. De Omgevingsvisie schrijft voor dat er gebouwd moet worden naar behoefte en toekomstbestendigheid. Ook stelt de Nota Inbreidingslocaties dat er met inbreidingsinitiatieven aansluiting gezocht moet worden bij het karakter van het lint; voorliggend ontwerp wijzigingsplan sluit daar qua woningbouwprogramma op aan. Onderhavige zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
4.5	Reclamant acht het discutabel dat het huidige perceel 3642 voor langzaam verkeer van en naar de Meiraap (en de achtergelegen wijken) mag worden aangewend. De voor 'Detailhandel' aangewezen gronden zijn op grond van het vigerend bestemmingsplan 'Braassemerland 2019' slechts bestemd voor detailhandel en wonen op de verdieping met daaraan ondergeschikt: (ontsluitings)wegen en paden. Het gebruik voor langzaam	De weg langs de Meiraap kent een minimale breedte van 5 meter en daar sluit de aansluiting op de Meiraap op aan. De wegbreedte tussen het noordelijk en zuidelijk woonblok is ruim zes meter. De aansluiting op de Meiraap past al binnen het vigerend bestemmingsplan. Met de minimale wegbreedte van 5 meter is een doodlopende weg toegestaan, dus daarmee worden de bewoners van de

	verkeer van en naar de Meiraap (en de achtergelegen wijken) valt daar formeel niet onder. Daarbij kan in een dergelijke planopzet en woningbouwprogrammering wel worden voldaan aan de voorwaarde van voldoende parkeergelegenheid op eigen erf. Dit in tegenstelling tot voorliggende planopzet met 22 woningen; zoals de plannen thans zijn vorm gegeven blijft er te weinig ruimte over voor de (beoogde) openbare weg die als ontsluiting moet dienen. Temeer omdat deze tevens dient om de parkeerplaatsen in- en uit te rijden. Bovendien wordt het huidige perceel 3642 (en straks ook de nieuwe weg) tevens gebruikt voor langzaam verkeer van en naar de Meiraap. Dat geldt bovendien ook voor de achtergelegen wijken.	Meiraap tegemoet gekomen, d.w.z. geen ontsluiting wegverkeer over de Meiraap. Voor wat betreft de opmerking van reclamant over de verplichting tot voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein en het aspect ontsluiting, verwijzen wij korthedshalve naar de beantwoording van 1.4 en 1.6 Onderhavige zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
4.6	Reclamant constateert dat de voor 'Groen' aangewezen gronden als gevolg van het (ontwerp) wijzigingsplan o.a. bestemd zijn voor wegen en paden. Er is echter geen enkele waarborging ingebouwd dat deze (huidige) langzaam verkeer route van en naar de Meiraap (en de achtergelegen wijken) niet zomaar kan worden uitgebreid voor (bijvoorbeeld) automotorvoertuigen.	Korthedshalve wordt verwezen naar de beantwoording van 4.5 Onderhavige zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
4.7	Reclamant stelt dat er niet voldaan kan worden aan de verplichtende voorwaarde dat de ontwikkeling geen onevenredige toename van de verkeersbewegingen mag veroorzaken. Los van de (overige) uitgangspunten van de verkeersgeneratie zoals opgenomen in de toelichting op het ontwerp wijzigingsplan wordt ten onrechte de toekomstige situatie (met de woningen) afgezet tegen de huidige bestemming 'detailhandel'. De	Korthedshalve wordt verwezen naar de beantwoording van 1.1, 1.2 en 1.3

	gebouwen staan echter reeds jaren leeg en zijn ook niet meer geschikt voor detailhandel. Het aantal vervoersbewegingen dan wel verkeersbewegingen (van en naar deze gebouwen) is thans nihil. Er is dus geen sprake van een afname, maar juist een forse toename van het aantal verkeersbewegingen.	Onderhavige zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
4.8	Reclamant vermoedt eveneens dat de grondposities die initiatiefnemer in het plan West-End had destijds (eind 2019), hebben meegespeeld bij de behandeling en uitkomsten van de aan voorliggend ontwerp wijzigingsplan doorlopen principeverzoekfase. Reclamant ziet dan ook een relatie dan wel het bestaan van onderlinge afspraken. Naar het laat aanzien zagen die afspraken naast de ontwikkeling van West-End tevens toe op onderhavige locatie: Hof Noordeinde en de wijzigingsbevoegdheid zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan 'Braassemerland 2019'. Die koppeling met West-End blijkt volgens reclamant ook uit het (huur)programma dat op het Hof Noordeinde kennelijk moet worden gerealiseerd. In plaats van 6-8 woningen dat past bij de omgeving en het karakter van de buurt moet het met 20 huurwoningen worden volgepropt, waarbij reclamant zich afvraagt in hoeverre daarbij in het kader van een belangenafweging en het waarborgen van een goed woon- en leefklimaat wel rekening is gehouden met de bewoners van Noordeinde 94, 94a en 94b en de appartementen en bedrijven zoals gevestigd in de directe omgeving. Reclamant concludeert dan ook dat door het ontbreken van een goede belangenafweging, belanghebbende in onevenredige mate schade hebben opgelopen.	Wij herkennen ons niet in hetgeen door reclamant gesuggereerd wordt en kunnen dan ook geen inhoudelijke reactie hierop formuleren. Overigens heeft de initiatiefnemer van voorliggend wijzigingsplan zelf gekozen voor de realisatie van huurwoningen, vanuit de gedachte dat daar veel behoefte aan is in de kern Roelofarendsveen; en daarmee tegemoet komt in een bepaalde maatschappelijke behoefte.

		Onderhavige zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan
4.9	De afstand tussen de eigendomsgrenzen ter hoogte van de parkeervakken bedraagt aan de rechterzijde (nabij de knik) circa 4,7 meter. Op het smalste punt (aan de linkerzijde) is dat slechts 4,3 meter. In de toelichting op het (ontwerp) wijzigingsplan staat echter het volgende vermeld: <i>“De verkeersontsluiting van het plangebied wordt geregeld middels een nieuwe uitritconstructie, die in nader overleg met de gemeente wordt vormgegeven. Daarbij is het voornemen de bestaande uitrit op het Noordeinde aan te passen naar een volwaardige zijstraat ten behoeve van de verkeersveiligheid.”</i> De plannen van initiatiefnemer zijn volgens reclamant dan ook niet te verenigen met deze noodzakelijke realisatie (vanwege de verkeersveiligheid) van een volwaardige zijstraat. Daar is doodeenvoudig te weinig ruimte voor. Bovendien staan de (schuin) geparkeerde auto's (nota bene op het smalste gedeelte) dat niet toe.	Kortheidshalve wordt verwezen naar de beantwoording van 1.4 en 1.6 Onderhavige zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan
4.10	Los van de (discutabele) uitgangspunten die bij de verkeersgeneratie (in de toelichting op het ontwerp wijzigingsplan worden gehanteerd, is er volgens reclamant sprake van een forse toename van het aantal verkeersbewegingen. Zoals reeds eerder door reclamant opgemerkt wordt namelijk ten onrechte de toekomstige situatie (met de woningen) afgezet tegen de huidige bestemming 'detailhandel'. De (oude) voormalige (glas)tuinbouwgebouwen staan echter al jaren leeg. Van een detailhandel (winkel)gebruik van deze gebouwen is geen sprake. Het aantal verkeersbewegingen (van en naar deze gebouwen) is thans nihil. De verkeersgeneratie neemt in de	Kortheidshalve wordt verwezen naar de beantwoording van 1.1, 1.2, 1.3 en 4.5

	toekomstige situatie dus (fors) toe. De in de toelichting van het ontwerpwijzigingsplan opgenomen opmerking dat het aantal motorvoertuigbewegingen zou afnemen als gevolg van voorliggende ontwikkeling is dan ook onjuist. Overigens laat het smalle gedeelte volgens reclamant een dergelijke toename van verkeer vanwege de plannen van initiatiefnemer die bovenop de huidige verkeersbewegingen komen (vanwege de woningen Noordeinde 94, 94a en 94b en het langzame verkeer van en naar de Meiraap en de achtergelegen wijken), simpelweg niet toe.	Onderhavige zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan
4.11	Reclamant acht het volstrekt ongeloofwaardig dat er na de samensmelting van verkeersfuncties (parkeren, voetgangers, nota bene zonder voetpad, fietsers, (vracht)auto's die elkaar willen passeren) als gevolg van voorliggend voornemen, er nog gesproken kan worden van een verkeersveilige situatie ter plaatse.	Kortheidshalve wordt verwezen naar de beantwoording van 1.1, 1.2, 1.3 Onderhavige zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan
4.12	Volgens reclamant is bij de berekening van het benodigde aantal parkeerplaatsen in de toelichting op het ontwerpwijzigingsplan uitgegaan van enkel de minimale gebruiksvariant en is de maximale variant buiten beschouwing gelaten. Volgens reclamant volstrekt ten onrechte; daardoor wordt geen rekening gehouden met bijvoorbeeld de gevolgen van bv. beroep aan huis functies die ook bepaalde belasting veroorzaken. Vandaar dat het voor de hand had geleken om (iets) over te dimensioneren qua bezettingsgraad van parkeerplaatsen. Let wel, tussen de 'Min.' en 'Max.' variant in genomen	Kortheidshalve wordt verwezen naar de beantwoording van 1.4

	levert dat nog altijd een tekort op van het aantal benodigde parkeerplaatsen Een aantal van 30 parkeerplaatsen dat voorliggend plan bevat, is derhalve dan ook onvoldoende. Bovendien voldoen de langsparkeerplaatsen (23-30), zie onderstaande afbeelding, niet aan de door de gemeente Kaag en Braassem minimum gestelde maten van 2,1 x 6 meter. Dat geldt ook voor de haaksparkeerplaatsen die minimaal 5,2 meter moeten zijn.	Onderhavige zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan
4.13	Reclamant deelt de door de werkgroep Velige Schoolroute geuite zorgen als het gaat om de verkeers(onveilige) situatie aan het Noordeinde. Reclamant acht het dan ook een onzalig idee om voorliggend plan – d.w.z. in deze voorgestelde vorm van uitvoering - nota bene op korte afstand te realiseren van een langzaam verkeer ontsluiting vanuit (woonwijk) De Poelen en daarop aan te sluiten.	Kortheidshalve wordt verwezen naar de beantwoording van 1.1, 1.2, 1.3 Onderhavige zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
4.14	Reclamant constateert dat in de toelichting op het ontwerp wijzigingsplan herhaaldelijk opgemerkt wordt dat er ten opzichte van de huidige situatie groen wordt toegevoegd,, het aantal vierkante meters aan verhard oppervlakte (evenals het bebouwd oppervlakte) afneemt en de inpassingsontwikkeling passend is bij de aard en schaal van de omgeving. Dat het plan niet passend is bij de aard en schaal van de omgeving is hiervoor reeds uitgebreid (gemotiveerd) betoogd dat daar (juist) totaal geen sprake van is! Hetzelfde geldt min of meer voor de stelling dat er groen wordt toegevoegd en de afname van de verharde oppervlakte. Feitelijk behelst het toevoegen van groen op basis van voorliggend plan niet meer dan wat sedumdakbedekking op de bergingen en parkeerplaatsen uitgevoerd met	Kortheidshalve wordt verwezen naar de beantwoording van 4.1

	half- verharding in de vorm van grasstenen (mede om aan de wateradaptatie te kunnen voldoen). Volgens reclamant is de enigste vergroening enkele smalle stroken groen aan de achterzijde (grenzend aan het oppervlaktewater) van de woningen. Er zijn geen (voor)tuinen (zoals in de omgeving), want daar staan auto's geparkeerd, en de bomen behelst niet meer dan een enkel solitair exemplaar.	Onderhavige zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
4.15	Binnen de beschermingszones (van 2 meter), als gevolg van het oppervlaktewater ten noorden, zuiden en westen van het plangebied, wordt volgens reclamant ten onrechte zonder watervergunning van het Hoogheemraadschap van Rijnland (woon)bebouwing (waaronder een trafo en bergingen) opgericht. Noch is in het kader van het (wettelijk) vooroverleg voorliggend plan - mede met het oog op de ontwerp-omgevingsvergunning- aan het Hoogheemraadschap van Rijnland voorgelegd.	Nadat de principeverzoekfase in januari 2020 met goed gevolg was doorlopen heeft initiatiefnemer in het kader van de nadere uitwerking het ontwerpwijzigingsplan opgesteld. In dat verband zijn o.a. het Hoogheemraadschap van Rijnland en de Veiligheidsregio Hollands Midden (VRHM) nadrukkelijk om advies gevraagd en daarmee de door genoemde vooroverlegpartners geleverde input, tijdig in het ontwerpwijzigingsplan te kunnen verwerken. Vandaar dat deze vooroverlegpartners dan ook vervolgens bij de ter inzage legging van het ontwerpwijzigingsplan geen reden hadden nog inhoudelijk op het ontwerpwijzigingsplan te reageren Onderhavige zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
4.16	Binnen voornoemde beschermingszones was volgens reclamant in het verleden een tankinstallatie/wasstraat gevestigd. Reclamant merkt tevens op dat er ter plaatse van de strook grond tussen de huidige loods en het water (derhalve binnen voornoemde beschermingszones) een sterke verontreiniging met koper, zink en asbest met een volume van 100 m3 aantoonbaar aanwezig is. Het betreft voor zowel asbest als voor koper en zink een geval van ernstige bodemverontreiniging. Reclamant stelt dan ook dat – gelet op het gestelde in de toelichting van het ontwerpwijzigingsplan en de	Voorliggend ontwerpwijzigingsplan (inclusief alle milieuonderzoeken die initiatiefnemer in het kader van de milieuwetgeving heeft moet uitvoeren) zijn onderzocht en beoordeeld door de Omgevingsdienst West Holland. Uit het opgestelde advies van de Omgevingsdienst is vervolgens gebleken dat voorliggend plan aan alle verplichtende voorwaarden die geborgd zijn in de milieuwetgeving, voldoet.

	uitkomsten van het verkennend milieukundig bodemonderzoek) – om die reden de planlocatie niet geschikt voor het beoogde gebruik ten behoeve van woondoeleinden. In dat verlengde is reclamant dan ook van mening dat het milieukundig bodemonderzoek van B&L Grondmanagement³ volstrekt onvoldoende toegesneden is op de feitelijke situatie en dan ook geen juiste doorvertaling heeft gekregen in het ontwerpwijzigingsplan en de ontwerpomgevingsvergunning. Reclamant stelt tevens dat ter plaatse van de gedempte sloot in het midden van het plangebied over een afstand van circa 125 meter (in plaats van het graven van sleuven) volstaan is met slechts 2 boringen. Bovendien dient ter plaatse van één van deze 2 boringen een nader onderzoek te worden ingesteld om de omvang vast te stellen van de sterke verontreiniging met koper, zink, chroom en nikkel. Ook bij het onderzoek naar asbest ter plaatse van de asfaltvloer minder proefgaten geboord dan de norm voorschrijft. Verder wordt de aanwezigheid van een teer houdende kleeflaag onder het bestaande asfalt niet uitgesloten. Reclamant concludeert dan ook dat de regels van het ontwerpwijzigingsplan omtrent de voorwaardelijke verplichting bodemonderzoek daarvoor als niet toereikend bestempeld dient te worden. Reclamant acht reclamant het dan ook afkeurenswaardig om de constatering van een geval van ernstige bodemverontreiniging (door initiatiefnemer) 16 maanden (voor het bevoegd gezag) zgn. 'onder de pet te houden' en afhankelijk was van de opdracht voor de ontwikkeling van de locatie. Ook de milieuaspecten geur en geluid zijn onvoldoende onderzocht en daarmee onvoldoende geborgd in voorliggend ontwerpwijzigingsplan; er is dan ook ten onrechte geen (nader) onderzoek ingesteld naar de	
--	--	--

	werkelijke effecten van de aanwezige installaties (in de buitenlucht) behorend tot en verband houdend met de exploitatie van de bedrijven zoals deze in de nabije omgeving gevestigd zijn. Dat geldt eveneens voor het laden en lossen en (zoals eerder gesteld) parkeren. Bovengenoemde constatering ten aanzien van milieuaspecten brengen volgens reclamant dan ook met zich mee dat de hierdoor de (economische) uitvoerbaarheid van de ontwikkeling in het geding kan komen. Immers is het op deze manier onduidelijk wat de (totale) saneringskosten voor het planinitiatief zullen zijn.	Onderhavige zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.
4.17	Reclamant stelt dat voorliggend plan niet voldoet aan de relevante beleidskaders zoals vastgelegd in de gemeentelijk Nota Inbreidingslocaties	Kortheidshalve wordt verwezen naar de beantwoording van 4.4 Onderhavige zienswijze leidt niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.